

SPIS TREŚCI:

1. OPIS TECHNICZNY

	Nr strony
1. Materiały wyjściowe	3
2. Przedmiot, cel i zakres opracowania	3
3. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze	3
4. Zakres i opis rozwiązań projektowych	4
5. Oznakowanie	4
6. Czas obowiązywania organizacji ruchu	5
7. Uwagi i zalecenia ogólne	5

2.CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Rysunek 1. Orientacja
2. Rysunek 2. Plan czasowego oznakowania
3. Rysunek 3. Plan czasowego oznakowania
4. Rysunek 4. Ilościowe zestawienie znaków

1. OPIS TECHNICZNY

1. Materiały wyjściowe

- Podkład geodezyjny,
- Wizja lokalna wraz z inwentaryzacją do celów projektowania,
- Obowiązujące normy i przepisy,
- Ustawa z dnia 2 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602),
- Rozporządzenie z dnia 31.07.2002 w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393),
- Załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie.

2. Przedmiot, cel i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest czasowa organizacja ruchu do wprowadzenia w ciąg dróg gminnych przed przejazdem kolejowym. Ulica położona jest na terenie gminy Rewal w miejscowości Niechorze. Droga przecina linię kolejową w km kolejowym 31,591.

W ramach projektu rewitalizacji wąskotorowej linii kolejowej (odcinek położony w gminie Rewal), przewidziana jest wymiana nawierzchni na przejeździe oraz dostosowanie czasowej organizacji ruchu.

3. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

Jest to najtrudniejszy (najgorszy) przejazd na całym odcinku linii Trzęsacz – Pogorzelica, zarówno pod względem ukształtowania w planie, jak i pod względem położenia w profilu linii.

Przejazd występuje w miejscu odgałęzienia ulicy Żeglarskiej od ulicy Trzebiatowskiej. Na przejeździe, do ul. Żeglarskiej dochodzi droga (ulica) bez nazwy.

Tor w miejscu skrzyżowania położony jest na łuku poziomy, o promieniu $R = 157\text{m}$, w przechyłce 40mm i na pochyleniu 4%, przy czym tuż przy przejeździe występuje załom profilu linii, którego wyokrąglający łuk pionowy zachodzi na przejazd.

Tor na przejeździe jest zabudowany pomiędzy szynami dyliną na szerokości 7m, a poza szynami nawierzchnią asfaltową (z lewej strony na połowie szerokości przejazdu).

Ulica Trzebiatowska jednojezdniowa, dwupasmowa, akurat w miejscu przejazdu zbliża się najbardziej do toru – krawędź jezdni ulicy położona jest w odległości 3,5m od osi toru. Zjazd z ulicy do przejazdu (do toru) położony jest na pochyleniu 5,5%.

Z lewej strony toru, do przejazdu dochodzi ulica Żeglarska o nawierzchni asfaltowej szerokości 3,0m. Przy przejeździe, ul. Żeglarska łączy się z ulicą bez nazwy o nawierzchni gruntowej szerokości około 3,5m

Przejazd oznakowano znakami G-3 - "Krzyż św. Andrzeja". Istniejące oznakowanie jest w dobrym stanie technicznym.

4. Zakres i opis rozwiązań projektowych

Projekt przewiduje zamknięcie istniejącego przejazdu poprzez rozstawienie tablic U-20b wraz ze znakami B-1. W wyniku zamknięcia zorganizowano 2 objazdy, z dwóch przeciwnych kierunków. Trasa objazdowa przebiega ulicami: Trzebiatowską, Polną Bosmańską, Kapitańską i Żeglarską. W ciągu ulicy Trzebiatowskiej przed przejazdem z obu kierunków ustawiono znaki A-30 wraz z tabliczką "Przejazd kolejowy zamknięty", następnie ustawiono znaki "Objazd do ul. Żeglarskiej". Dalej w miejscach gdzie trasa objazdu zmienia kierunek, lub istnieją wątpliwości co do przebiegu trasy objazdu rozstawiono odpowiednie znaki "Objazd do ul. Żeglarskiej" wraz z odpowiednim symbolem strzałki wskazującej kierunek. W kierunku przeciwnym znaki rozstawiono analogicznie, lecz trasę objazdu oznakowano jako "Objazd do ul. Trzebiatowskiej". Wykonawca ma obowiązek powiadomić mieszkańców, służby porządkowe, ratunkowe i komunalne o utrudnieniach w ruchu.

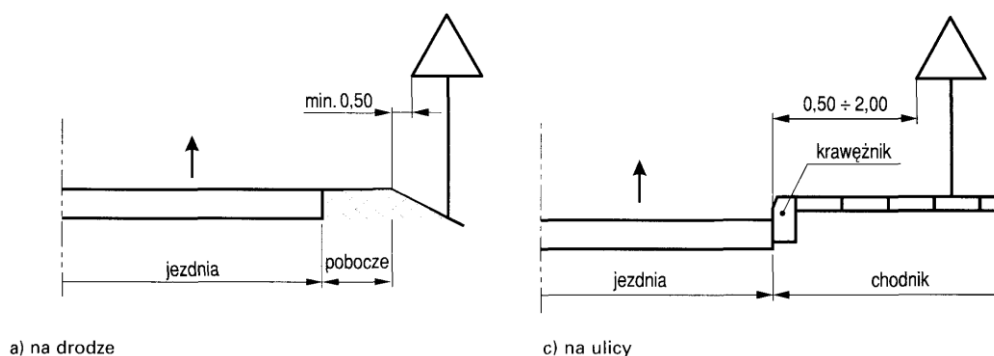
Szczegóły pokazano na rys. nr 2.

5. Oznakowanie

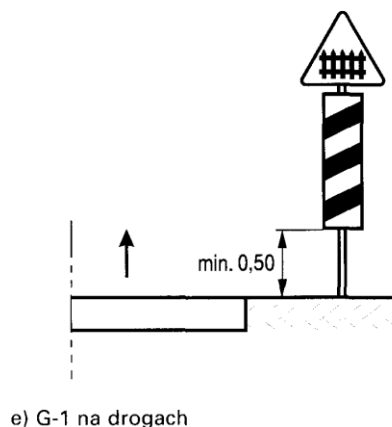
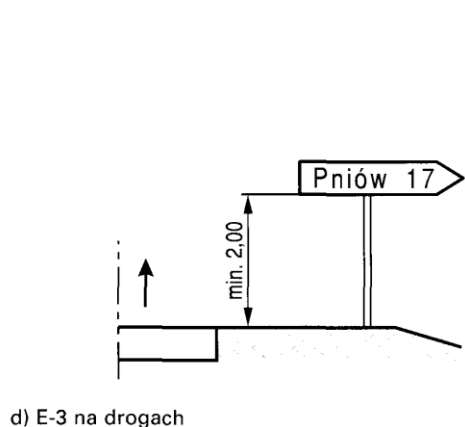
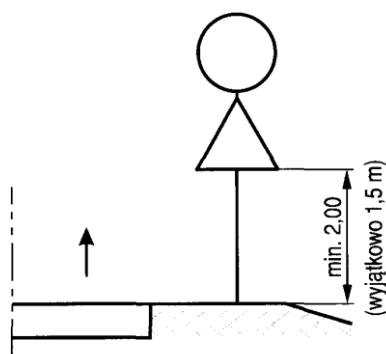
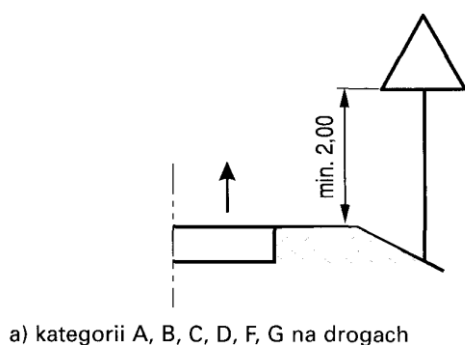
Szczegółową lokalizację znaków należy ustalić bezpośrednio w terenie, biorąc pod uwagę zapewnienie ich widoczności i nie przysłanianie istniejącego oznakowania.

W przekroju poprzecznym znaki umieszczać w odległości min. 0,5m od krawędzi, mierząc te odległości od krawędzi jezdni do najbliższej krawędzi znaku. Dolna krawędź znaku powinna być umieszczona 2,0m nad poboczem gruntowym drogi, a 2,2m nad chodnikiem lub poboczem po którym odbywa się ruch pieszki.

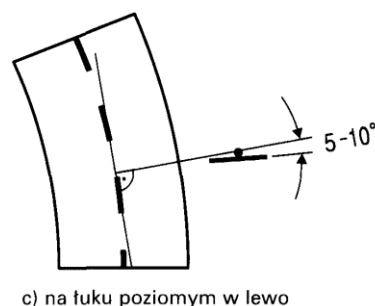
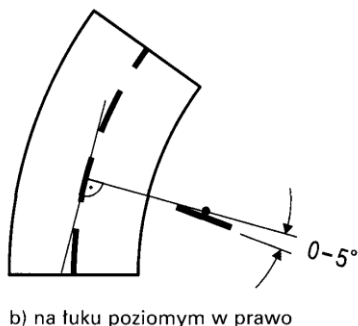
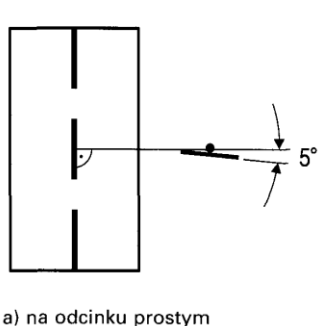
Odległość znaków od krawędzi jezdni:



Wysokość umieszczania znaków:



Odchylenie poziome tarczy znaku:



6. Czas obowiązywania organizacji ruchu

Termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu określi wyłoniony w przetargu wykonawca robót. Przewidywany czas zamknięcia przejazdu, to 14 dni roboczych.

7. Uwagi i zalecenia ogólne

- Wykonawca robót wystąpi na 7 dni przed zamierzonym zajęciem pasa drogowego do właściwego zarządu drogi z wnioskiem o odpowiednie zezwolenie.
- do oznakowania tymczasowego na drodze krajowej należy stosować znaki duże a na pozostałych drogach znaki średnie wykonane w technice odblaskowej, posiadające znak bezpieczeństwa **B**

- wszystkie elementy oznakowania muszą odpowiadać przepisom zawartym w „Rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych” i „Prawie o ruchu drogowym”
- tarcza znaku powinna być obrócona o ok. 5 stopni w kierunku jezdni do prostopadłej do osi drogi.
- dolna krawędź znaku drogowego umieszczonego na zaporze lub tablicy kierującej nie może znajdować się poniżej górnej krawędzi zapory
- osoby wykonujące roboty powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą barwy jaskrawej z odblaskami.
- po zakończeniu robót należy bezzwłocznie usunąć oznakowanie tymczasowe
- wykonawca powinien dążyć do jak najszybszego wykonania robót i udrożnienia przejazdu

Opracował:

mgr inż. Dominik Liakos